

Headlamp device for vehicle.

Publication number: EP0479634

Publication date: 1992-04-08

Inventor: VASSAL GERARD (FR)

Applicant: PEUGEOT (FR); CITROEN SA (FR)

Classification:

- International: *B60Q1/08; F21S8/10; F21V9/00; F21V14/08; B60Q1/04; F21S8/10; F21V9/00; F21V14/00; (IPC1-7): B60Q1/14*

- european: B60Q1/08G; F21S8/10M2C; F21V9/00; F21V14/08M

Application number: EP19910402443 19910913

Priority number(s): FR19900012124 19901002

Also published as:



FR2667284 (A1)



EP0479634 (B1)

Cited documents:

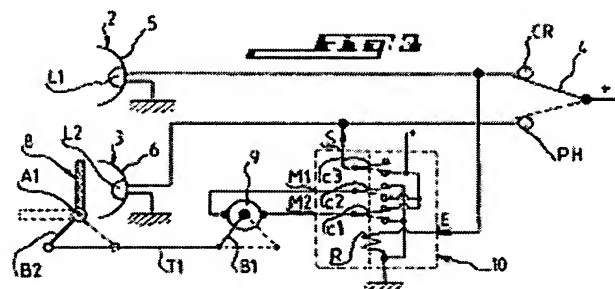


GB1142910

[Report a data error here](#)

Abstract of EP0479634

The device is characterised in that it comprises long-range illuminating means (3, 8) using invisible radiation, preferably infrared radiation, which are lit when the change-over switch (4) on the dipped lights. In the active position of the filters (8), infrared radiation illuminates the road and a system comprising a video camera and a display screen gives the driver an infrared image of the illuminated road on which the vehicle is travelling. The present invention is of application in the field of the motor vehicle.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



⑪ Numéro de publication : **0 479 634 A1**

12

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(21) Numéro de dépôt : 91402443.5

⑤¹ Int. Cl.⁵: B60Q 1/14

(22) Date de dépôt : 13.09.91

(30) Priorité : 02.10.90 FR 9012124

④3 Date de publication de la demande :
08.04.92 Bulletin 92/15

⑧4) Etats contractants désignés :
DE GB IT

⑦1 Demandeur : **AUTOMOBILES PEUGEOT**
75, avenue de la Grande Armée
F-75116 Paris (FR)

71 Demandeur : AUTOMOBILES CITROEN
62 Boulevard Victor-Hugo
F-92200 Neuilly-sur-Seine (FR)

(72) Inventeur : Vassal, Gérard
Rue du Petit Plessis, Plessis Saint Benoist
F-91410 Dourdan (FR)

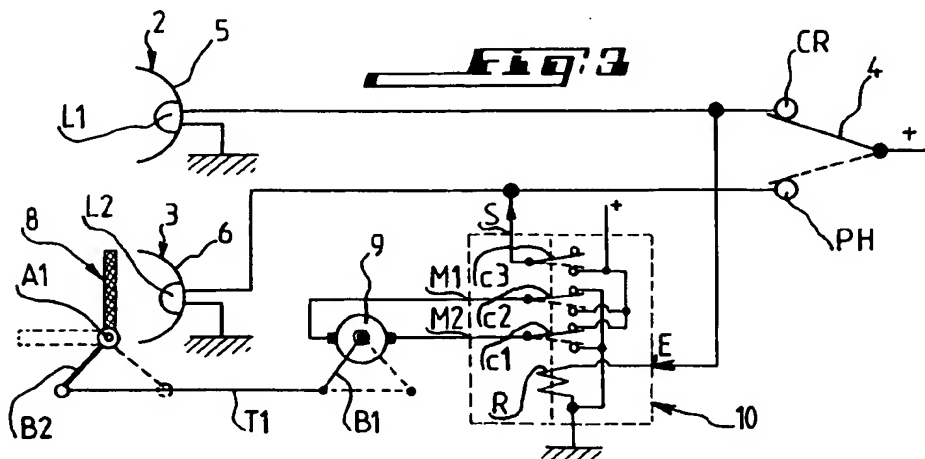
**74 Mandataire : Berger, Helmut et al
Cabinet Z WEINSTEIN 20, avenue de
Friedland
F-75008 Paris (FR)**

(54) Dispositif projecteur pour véhicule automobile.

(57) La présente invention concerne un dispositif projecteur pour véhicule.

Le dispositif est caractérisé en ce qu'il comprend des moyens d'éclairage longue portée (3, 8) à rayonnement invisible, de préférence infra-rouge, allumés lorsque le moyen de commutation (4) est en position d'allumage des feux de croisement (2). En position active des filtres (8), un rayonnement infra-rouge éclaire la route et un ensemble caméra vidéo-écran de visualisation permet de donner au conducteur une image infra-rouge de la route éclairée sur laquelle se déplace le véhicule.

La présente invention trouve application dans le domaine de l'automobile.



La présente invention concerne un dispositif projecteur pour véhicule automobile.

On connaît de tels dispositifs projecteur, du type comprenant des feux de croisement, des feux longue portée et un moyen de commutation à deux positions d'allumage respectivement des feux de croisement et des feux longue portée. Lorsque le véhicule croise par temps obscur ou de nuit un autre véhicule venant en sens inverse, le conducteur du premier véhicule commande le basculement du moyen de commutation de la position d'allumage des feux longue portée à la position d'allumage des feux de croisement afin de ne pas éblouir le conducteur du second véhicule. Le conducteur du premier véhicule a alors une profondeur de champ de vision brusquement limitée ou réduite, de l'ordre de 20 à 25 mètres, parfois incompatible avec la vitesse à laquelle il roule.

La présente invention a pour but d'éliminer l'inconvénient ci-dessus des dispositifs projecteur connus en proposant un dispositif projecteur permettant de conserver une profondeur de champ de vision équivalente à celle qu'a normalement le conducteur avec l'éclairage de longue portée (de l'ordre de 100 à 200 mètres au moins) et donc d'améliorer considérablement la visibilité par temps obscur ou de nuit du conducteur.

Pour cela, le dispositif projecteur pour véhicule automobile de l'invention, du type comprenant des feux de croisement, des feux longue portée et un moyen de commutation à deux positions d'allumage respectivement des feux de croisement et des feux longue portée, est caractérisé en ce qu'il comprend des moyens d'éclairage longue portée à rayonnement invisible, de préférence infra-rouge, allumés lorsque le moyen de commutation est en position d'allumage des feux de croisement et un ensemble moyen capteur sensible au rayonnement invisible et écran de visualisation permettant de donner au conducteur une image infra-rouge de la route éclairée sur laquelle se déplace le véhicule.

De préférence, les moyens d'éclairage longue portée précités comprennent les feux longue portée précités allumés lorsque le moyen de commutation est en position d'allumage des feux de croisement et des filtres opaques au rayonnement visible, transparents au rayonnement invisible et pouvant être déplacés par des moyens de commande lorsque le moyen de commutation est en position d'allumage des feux de croisement de façon à s'interposer sur le trajet de la lumière projetée par les feux longue portée.

Avantageusement, les filtres ont une transmission de rayonnement voisine de zéro pour un rayonnement inférieur à environ 800 nanomètres de longueur d'onde et voisine de 100% pour un rayonnement supérieur à 800 nanomètres.

Selon une caractéristique de l'invention, l'ensemble moyen capteur-écran de visualisation est installé dans l'habitacle du véhicule et le moyen capteur est

une caméra vidéo, de préférence du type à détecteurs CCD, reliée à l'écran de visualisation.

De préférence, la caméra vidéo précitée a une sensibilité voisine de 50% pour la longueur d'onde de 800 nanomètres précitée.

Selon un mode de réalisation, les moyens de commande du déplacement de chaque filtre associé à un feu longue portée comprennent un moteur électrique commandant par l'intermédiaire d'une tringlerie le pivotement du filtre entre une position inactive hors du trajet de lumière du feu longue portée et une position active interposée dans ledit trajet selon respectivement la position d'allumage des feux longue portée et la position d'allumage des feux de croisement du moyen de commutation et un circuit inverseur ayant une entrée susceptible d'être reliée par le moyen de commutation à la tension d'allumage des feux de croisement, une sortie d'alimentation du feu longue portée lorsque les feux de croisement sont allumés et une autre sortie fournissant une tension d'alimentation du moteur électrique destinée à faire pivoter le filtre en position inactive lorsque aucune tension n'est appliquée à l'entrée du circuit inverseur et une tension inverse d'alimentation du moteur électrique lorsque la tension d'allumage des feux de croisement est appliquée par le moyen de commutation à l'entrée du circuit inverseur pour faire pivoter le filtre en position active.

L'invention sera mieux comprise, et d'autres buts, caractéristiques, détails et avantages de celle-ci apparaîtront plus clairement au cours de la description explicative qui va suivre faite en référence aux dessins schématiques annexés donnés uniquement à titre d'exemple illustrant un mode de réalisation de l'invention, et dans lesquels.

La figure 1 représente schématiquement en vue de dessus l'avant d'un véhicule automobile équipé du dispositif projecteur conforme à l'invention.

La figure 2 représente schématiquement une vue en coupe suivant la ligne II-II de la figure 1.

La figure 3 représente un mode de réalisation du circuit électrique d'alimentation des feux de croisement et longue portée conforme à l'invention.

La figure 4 représente une courbe caractéristique de sensibilité d'une caméra vidéo en fonction de la longueur d'onde.

La figure 5 est une courbe caractéristique de transmission des filtres utilisés dans le dispositif projecteur de l'invention en fonction de la longueur d'onde.

Les figures 6A et 6B représentent deux véhicules se croisant de nuit respectivement dans le cas d'un véhicule non équipé du dispositif projecteur de l'invention et d'un véhicule équipé d'un tel dispositif.

En se référant aux figures, la référence 1 désigne la partie avant d'un véhicule automobile comportant, de façon classique, deux feux de croisement 2, deux feux de route longue portée 3 juxtaposés aux feux de

croisement 2 et un commutateur 4 pouvant être manoeuvré par le conducteur pour occuper une position d'allumage des feux de croisement 2 ou une position d'allumage des feux longue portée 3. Le commutateur 4 est constitué par exemple par un contact mobile actionné par une tige de commande (non représentée) de façon à relier le pôle positif d'une tension continue d'alimentation fournie par exemple par la batterie du véhicule soit à une borne fixe de contact CR reliée électriquement à la lampe L1, par exemple du type à incandescence, halogène ou autre, logée dans le réflecteur parabolique 5 de chaque feu de croisement 2, soit à une borne de contact fixe PH reliée électriquement à la lampe L2, également du type à incandescence, halogène ou autre, logée dans le réflecteur parabolique 6 de chaque feu longue portée 3.

Selon l'invention, on prévoit dans le boîtier 7 de chaque feu longue portée 3 un moyen formant filtre optique 8 opaque au rayonnement visible et transparent au rayonnement invisible, dans le cas présent infra-rouge, et pouvant pivoter entre une position inactive approximativement horizontale, représentée en pointillés, hors du trajet du faisceau lumineux provenant de la lampe L2 du feu longue portée 3 et une position active approximativement verticale, représentée en trait fort, de façon à être interposé sur le trajet du faisceau lumineux de la lampe L2 et ne laisser passer ainsi que le rayonnement infra-rouge du faisceau. Chaque moyen de filtrage 8 peut être constitué par une simple plaque ou volet, de forme rectangulaire ou circulaire, pouvant pivoter autour d'un axe fixe de pivotement A1 solidaire du boîtier 7 comme représenté schématiquement en figure 3 ou par deux plaques séparées ou volets 8a, 8b, également de forme rectangulaire ou circulaire, pouvant pivoter respectivement autour de deux axes fixes de pivotement A2, A3 solidaires du boîtier 7 comme représenté en figure 2. Chaque moyen de filtrage 8 est situé, en position active de filtrage, pratiquement juste devant le réflecteur 6 de chaque feu longue portée 3. L'utilisation de deux volets 8a, 8b comme moyen de filtrage permet de limiter la profondeur du boîtier 7 de projecteur. Le pivotement de chaque moyen de filtrage 8 est commandé par un actionneur électrique tel qu'un moteur électrique 9, logé dans le boîtier 7 et dont l'arbre d'entraînement est relié au moyen de filtrage 8 par l'intermédiaire d'une tringlerie. Dans le cas d'une plaque de filtrage unique, la tringlerie est constituée par un bras radial de pivotement B1 solidaire de l'arbre d'entraînement du moteur 9, une tringle de renvoi T1 reliée articulée à l'une de ses extrémités au bras B1 et à son autre extrémité à un bras radial de pivotement B2 solidaire de la plaque 8 à son extrémité inférieure. Dans le cas du moyen de filtrage 8 à deux plaques 8a, 8b, on retrouve également le bras B1, la tringle T1 et le bras B2 formant la tringlerie précédemment décrite avec de plus le bras B2 solidaire de

l'extrémité inférieure de la plaque 8b et une tringle supplémentaire T2 reliée de façon articulée à ses deux extrémités respectivement à deux bras de pivotement parallèles B3 et B4 solidarisés respectivement aux extrémités inférieures des plaques 8b et 8a avec le bras B3 formant un angle obtus avec le bras B2.

Chaque moteur 9 est actionné par un circuit inverseur 10 qui peut être logé dans le boîtier 7 ou disposé à l'extérieur de celui-ci et alimenté par la batterie du véhicule. Le circuit 10 a une entrée E reliée électriquement à la borne CR, une sortie S reliée électriquement à la borne PH et deux bornes de sortie M1, M2 fournissant la tension électrique d'alimentation du moteur 9. Lorsqu'aucune tension n'est appliquée à l'entrée E du circuit 10, c'est-à-dire lorsque le commutateur 4 est en position d'alimentation des lampes L2 des feux longue portée 3 représentée en pointillés, la tension produite par le circuit 10 aux bornes M1, M2 a un sens tel que le moteur 9 entraîne les bras B1, B2 dans le sens contraire des aiguilles d'une montre de façon à faire pivoter le moyen de filtrage 8 en position inactive ou escamotée. Lorsque le commutateur 4 contacte la borne CR pour alimenter les lampes L1 des feux de croisement 2, la tension d'alimentation de chaque lampe L1 est appliquée à la borne E du circuit 10, qui fournit aux bornes M1, M2 une tension inverse de celle produite précédemment de façon que le moteur 9 entraîne les bras B1, B2 dans le sens des aiguilles d'une montre afin de faire pivoter le moyen de filtrage 8 en position active devant le réflecteur parabolique correspondant 6 des feux longue portée 3. Simultanément, le circuit 10 produit à la sortie S la tension d'alimentation des lampes L2 des feux longue portée 3. Un exemple de réalisation du circuit 10 est représenté en figure 3 et comprend un relais R, relié entre la masse et l'entrée E, et pouvant actionner trois contacts relais c1, c2 et c3 mobiles simultanément entre la position de repos représentée en traits forts où le contact c1 met la borne M2 à un potentiel positif, le contact c2 met la borne M1 au potentiel de masse, le contact c3 met la sortie S en l'air (OV) et une position de service où les contacts c1 et c2 amènent les bornes M2 et M1 respectivement au potentiel de masse et au potentiel positif et le contact c3 amène la sortie S au potentiel positif. Ainsi, lorsque le commutateur 4 contacte la borne PH, le circuit 10 est en position de repos. Lorsque le commutateur 4 bascule pour contacter la borne CR, les contacts c1 à c3 sont à la position représentée en pointillés, les polarités aux bornes M1 et M2 s'inversent et la sortie S produit la tension d'alimentation des lampes L2. Bien entendu, d'autres modes de réalisation du circuit inverseur 10, par exemple à base de circuits logiques, sont possibles sans sortir du cadre de la présente invention.

Le dispositif projecteur comprend de plus un ensemble logé dans l'habitacle du véhicule et comprenant une caméra vidéo 11, de préférence du

type à détecteurs CCD (Dispositif à couplage de charge), sensibles au rayonnement infra-rouge, permettant de capter une image de l'environnement du conducteur notamment de la route éclairée sur laquelle se déplace le véhicule, et un écran 12, par exemple du type à cristaux liquides, placé de façon appropriée devant le conducteur de façon à lui visualiser une image infra-rouge de la route.

Le fonctionnement du dispositif projecteur résulte déjà de la description qui en a été faite ci-dessus et va être maintenant expliqué brièvement.

Lorsque le commutateur 4 contacte la borne PH, les lampes L2 des feux longue portée 3 sont allumées et chaque moyen de filtrage 8 est en position escamotée de façon que le conducteur ait une profondeur de champ de vision habituelle avec cet éclairage de longue portée, généralement de 100 à 200 mètres au moins. Lorsque le conducteur amène le commutateur 4 à contacter la borne CR, les lampes L1 des feux de croisement 2 sont allumées et, simultanément, le circuit 10 commande l'allumage des lampes L2 des feux longues portées 3 et le pivotement automatique de chaque moyen de filtrage 8 en position active de façon à ne laisser passer que la lumière des lampes L2 ayant une longueur d'onde correspondant à l'infra-rouge. La lumière infra-rouge passant les moyens de filtrage 8 étant visible à l'œil humain ne peut donc pas éblouir le conducteur du véhicule d'en face. La caméra vidéo 11 sensible à cette lumière infra-rouge permet de capter une image de la route éclairée par la lumière infra-rouge et de la transmettre au conducteur par l'intermédiaire de l'écran 12. Lorsque le conducteur commande donc l'éclairage de son véhicule de la position "feux longue portée" à la position "feu de croisement", il conserve, grâce au dispositif de l'invention, une profondeur de champ de vision au moins équivalente à celle donnée par les feux longue portée en position feux longue portée du commutateur 4.

La figure 6A montre le croisement de deux véhicules V1 et V2 ne comportant pas le dispositif projecteur de l'invention. Lorsque le véhicule V1 éclaire la route par ses feux de croisement, le piéton P situé à proximité de la route à l'avant du véhicule V1 est quasiment invisible. Par contre, lorsque le véhicule V1 est équipé du dispositif conforme à l'invention, le rayonnement infra-rouge IR émis par ce véhicule lorsque ses feux de croisement sont allumés éclaire le piéton P qui apparaît alors nettement sur l'écran de visualisation 12.

La figure 5 montre une courbe caractéristique préférentielle de transmission de rayonnement de chaque moyen de filtrage 8. Ainsi, chaque moyen 8 a une transmission de rayonnement voisine de zéro pour tout rayonnement d'une longueur d'onde inférieure à environ 800 nanomètres et une transmission voisine de 100% pour tout rayonnement supérieur à 800 nanomètres.

La figure 4 représente la courbe caractéristique de sensibilité de la caméra vidéo 11 en fonction de la longueur d'onde. Cette courbe caractéristique préférentielle montre que la caméra vidéo 11 a une sensibilité voisine de 50% pour la longueur d'onde de 800 nanomètres.

Revendications

1. Dispositif projecteur pour véhicule automobile, du type comprenant des feux de croisement (2), des feux longue portée (3) et un moyen de commutation (4) à deux positions d'allumage respectivement des feux de croisement (2) et des feux longue portée (3), caractérisé en ce qu'il comprend des moyens d'éclairage longue portée à rayonnement invisible (3, 8), de préférence infra-rouge, allumés lorsque le moyen de commutation (4) est en position d'allumage des feux de croisement (2) et un ensemble moyen capteur (11) sensible au rayonnement invisible et écran de visualisation (12) permettant de donner au conducteur une image infra-rouge de la route éclairée sur laquelle se déplace le véhicule.
2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que les moyens d'éclairage longue portée précités comprennent les feux longue portée (3) précités allumés lorsque le moyen de commutation (4) est en position d'allumage des feux de croisement (2) et des filtres (8) opaques au rayonnement visible et transparents au rayonnement infra-rouge et pouvant être déplacés par des moyens de commande lorsque le moyen de commutation (4) est en position d'allumage des feux de croisement (2) de façon à s'interposer sur le trajet de la lumière projetée par les feux longue portée (3).
3. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que les filtres (8) précités ont une transmission de rayonnement voisine de zéro pour un rayonnement inférieur à environ 800 nanomètres de longueur d'onde et voisine de 100% pour un rayonnement supérieur à 800 nanomètres.
4. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'ensemble précité moyen capteur (11)-écran de visualisation (12) est installé dans l'habitacle du véhicule et le moyen capteur (11) est une caméra vidéo, de préférence du type à détecteurs CCD, reliée à l'écran de visualisation (12).
5. Dispositif selon la revendication 4, caractérisé en ce que la caméra vidéo (11) a une sensibilité voisine de 50% pour la longueur d'onde de 800 nanomètres.

6. Dispositif selon l'une des revendications 2 à 5, caractérisé en ce que les moyens de commande du déplacement de chaque filtre (8) associé à un feu longue portée comprennent un moteur électrique (9) commandant, par l'intermédiaire d'une tringlerie, le pivotement du filtre (8) entre une position inactive hors du trajet de lumière du feu longue portée (3) et une position active interposée dans ledit trajet selon respectivement la position d'allumage des feux longue portée (3) et la position d'allumage des feux de croisement (2) du moyen de commutation (4) et un circuit inverseur (10) ayant une entrée (E) susceptible d'être reliée par le moyen de commutation (4) à la tension d'allumage des feux de croisement (2), une sortie (S) d'alimentation du feu longue portée (3) lorsque les feux de croisement (2) sont allumés et une autre sortie (M1, M2) fournissant une tension d'alimentation du moteur électrique (9) destinée à faire pivoter le filtre (8) en position inactive lorsqu'aucune tension n'est appliquée à l'entrée (E) du circuit inverseur (10) et une tension inverse d'alimentation du moteur électrique (9) lorsque la tension d'allumage des feux de croisement (2) est appliquée par le moyen de commutation (4) à l'entrée (E) du circuit inverseur (10) pour faire pivoter le filtre en position active.

5

10

15

20

25

30

35

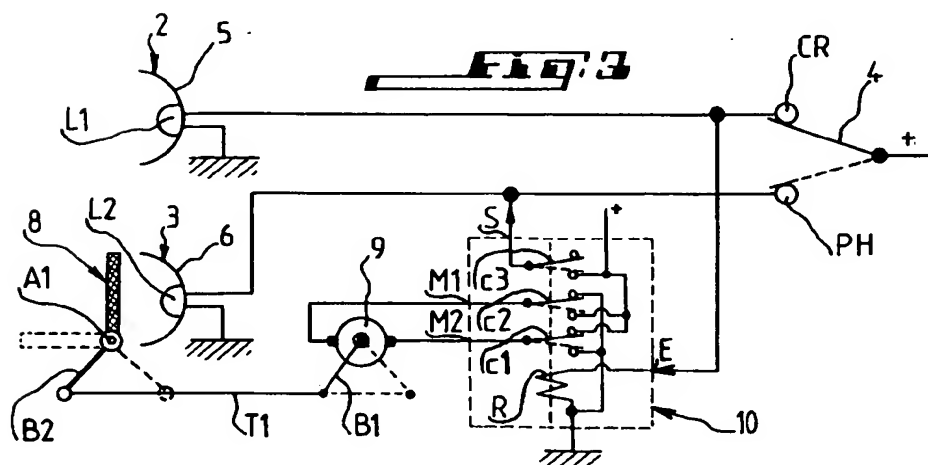
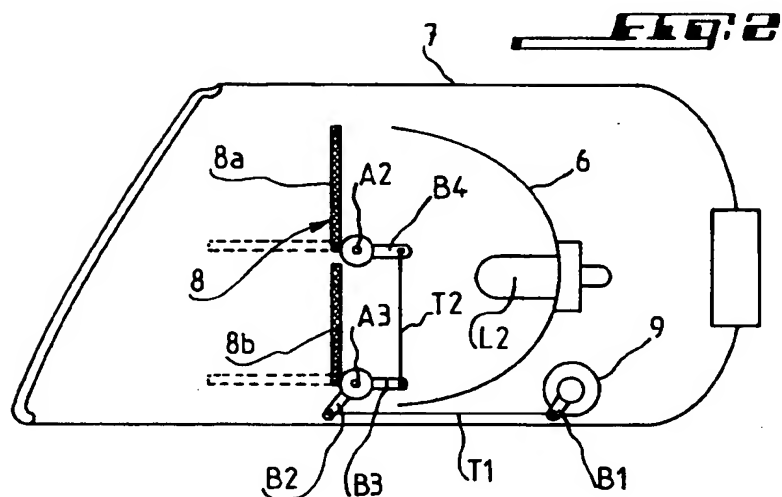
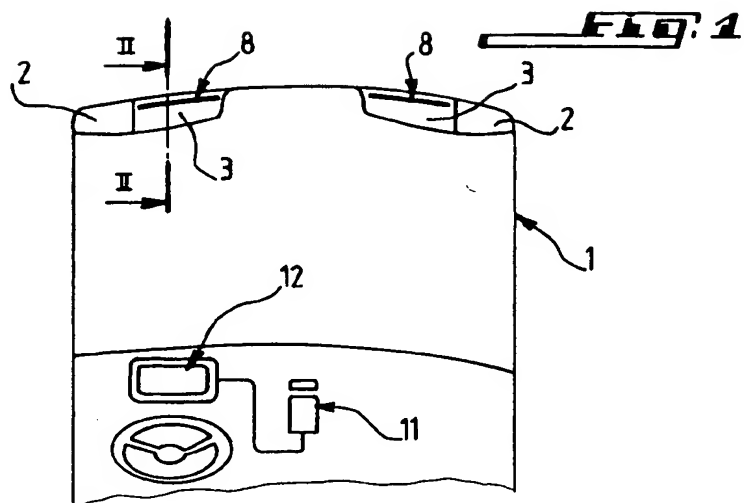
40

45

50

55

5



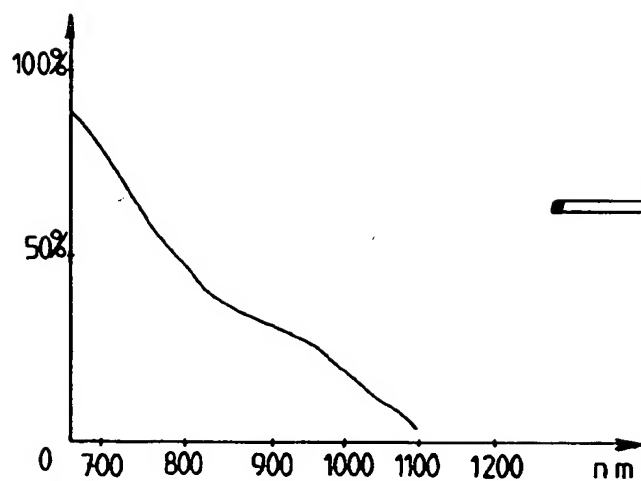


FIG. 4

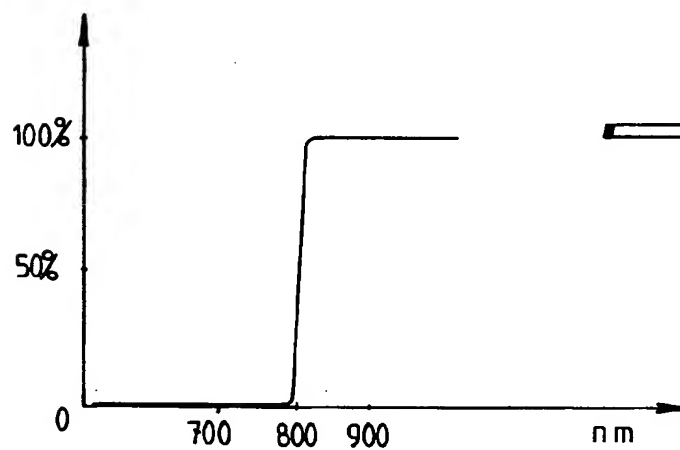
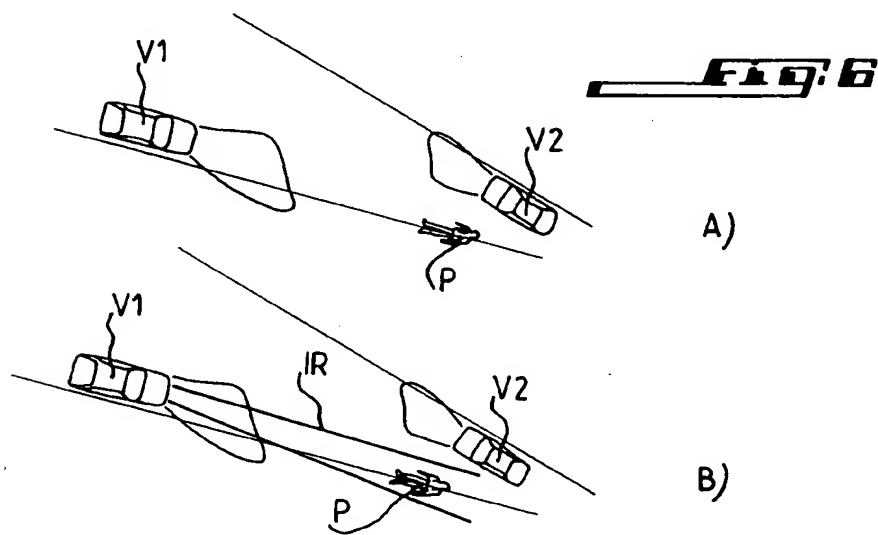


FIG. 5



A)

B)



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande

EP 91 40 2443

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. CL.5)
A	REVUE AUTOMOBILE vol. 51, no. 82, 18 Décembre 1987, BERNE page 17; BEHRENDT: 'LES INFRAROUGES AU SERVICE DE LA SECURITE' * le document en entier *	1	B60Q1/14
A	GB-A-1 142 910 (PAYET) * le document en entier *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. CL.5)
			B60Q B60R
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 09 JANVIER 1992	Examinateur Onillon C.G.A.
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons A : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

EPO FORM L50 (01.82) (P0402)